Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/4621

Der Bundesminister der Verteidigung

Bonn, den 28. August 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Kompensationsaufträge an die deutsche Flugzeugindustrie für die Vergabe eines Auftrages von 88 „Phantom"-Flugzeugen und 50 Starfighter an die USA**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Schultz (Gau-Bischofsheim), Ollesch, Jung und der Fraktion der FDP – Drucksache V/4612 –**

Die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schultz (Gau-Bischofsheim), Ollesch, Jung und der Fraktion der FDP beantworte ich wie folgt:

1. Inwieweit ist es der Bundesregierung gelungen, den Beschluß des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages vom 24. Oktober 1968 zu verwirklichen, der anläßlich der Kenntnisnahme von der Vorlage des Bundesministers der Verteidigung vom 13. Mai 1968 betreffend Beschaffung von Flugzeugen für Luftwaffe und Marine zur Schließung der Flugzeugbestands- und Aufklärungslücke gefaßt wurde?

2. Ist es gelungen, US-Firmen zu Angeboten an die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie zu bewegen, die zu Aufträgen in Höhe von 125 Mio Dollars führen, oder muß sich die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie statt dessen mit US-Regierungsaufträgen in Höhe von 50 Mio Dollars begnügen?

3. Sind Presseberichte zutreffend, wonach die deutschen Firmen bestenfalls Kompensationsaufträge über insgesamt 100 Mio DM durch US-Firmen erhalten? Hält die Bundesregierung Kompensationsaufträge in dieser Größenordnung für ausreichend?

Aufgrund der vom Verteidigungsausschuß bei der Erörterung des Beschaffungsprogramms „Phantom" gemachten Auflage, hat das BMVtdg mit dem US-Verteidigungsministerium am 7. November 1968 eine Kompensationsvereinbarung abgeschlossen.

Darin verpflichtete sich das US-Verteidigungsministerium, dafür Sorge zu tragen, daß die am Phantom-Programm beteiligten US-Firmen bei der Ausschreibung von Aufträgen auch deutsche Firmen der Luft- und Raumfahrtindustrie mit dem Ziel beteiligen, diesem Industriezweig im Zeitraum 1969 bis 1974 Aufträge bis zu 125 Mio. $ zu erteilen.

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Für den Fall, daß dieser Betrag nicht erreicht werden sollte, verpflichtete sich das US-Verteidigungsministerium, bis 1975 Ersatzaufträge im Werte bis zu 50 Mio. $ an deutsche Firmen – vorzugsweise der Luft- und Raumfahrtindustrie – zu vergeben.

Im Rahmen dieser Vereinbarung haben bisher die Firmen McDonnell für den Zellen- und General Electric für den Triebwerksbereich deutsche Firmen zur Abgabe von Angeboten für ein weiteres US-Fertigungsprogramm von F 4 Flugzeugen aufgefordert.

Der Auftragswert der von McDonnell der deutschen Industrie zur Fertigung angebotenen Teile betrug einschließlich Materialanteil rd. 68 Mio. $. Aus diesem Angebotspaket werden der deutschen Zellenindustrie voraussichtlich Aufträge im Werte von rd. 38 Mio. US $ zufließen.

Der Auftragswert der von der Firma General Electric zur Fertigung angebotenen Teile betrug rd. 86 Mio. $. Ob und in welcher Höhe sich hieraus Aufträge für deutsche Firmen ergeben, kann zur Zeit noch nicht gesagt werden, da die Auswertung der Angebote noch nicht abgeschlossen ist.

Eine Verbindliche Feststellung darüber, ob es gelingen wird, den vollen Kompensationswert von 125 Mio. $ auszuschöpfen, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, zumal die Laufzeit des Abkommens erst im Jahre 1974 bzw. 1975 endet.

Die Bundesregierung wird beim US-Verteidigungsministerium darauf hinwirken, daß US-Firmen auch weiterhin den deutschen Flugzeugfirmen die Möglichkeit geben, sich an Ausschreibungen zu beteiligen bis der volle Kompensationswert von 125 Mio. $ erreicht ist.

4. Sind Pressemeldungen zutreffend, wonach die von US-Firmen der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie erteilten Kompensationsaufträge nicht die komplizierteren, teureren und somit profitablen Flugzeugteile betreffen, sondern lediglich einfachere Bauelemente wie Bremsklappen, Triebwerktüren und Außenflügel? Wenn ja, welches sind die Gründe hierfür? Ist es zutreffend, daß die deutschen Firmen auf wertvolle Bestandteile der „Phantom"-Maschinen gar keine Angebote abgeben durften?

Es ist unzutreffend, daß die der deutschen Industrie angebotenen Teile nur einfache Bauelemente betreffen. Neben solchen Teilen sollen auch Baugruppen wie z.B. der hintere Rumpfteil gefertigt werden, die wegen der Titanverarbeitung als technologisch interessante Fertigungen anzusehen sind. Der Wert dieses Bauteils allein beträgt etwa 40 % des McDonnell-Auftrages. Die deutsche Industrie, die bisher kaum Titan verarbeitet hat, gewinnt dadurch Erfahrungen, die ihr bei der späteren MRCA-Fertigung von Nutzen sein werden.

Bei einigen anderen technologisch interessanten Baugruppen, die der deutschen Industrie zur Fertigung angeboten wurden, lagen die deutschen Firmenangebote so erheblich über den Angeboten der US-Industrie, daß deren Berücksichtigung das vertretbare Maß an staatlicher Hilfe überstiegen hätte.

Es trifft daher nicht zu, daß deutsche Firmen auf wertvolle Bestandteile der Phantommaschinen keine Angebote abgeben durften.

5. Ist es zutreffend, daß die Angebote deutscher Firmen nur über sehr geringe Stückzahlen erwünscht waren, so daß die amerikanischen Konkurrenzfirmen auf breiterer Basis und damit billiger kalkulieren konnten? Lagen daher fast alle Angebote aus der Bundesrepublik zwischen zwei und hundert Prozent über den amerikanischen Offerten?

Es ist ferner unzutreffend, daß Angebote deutscher Firmen nur über geringe Stückzahlen erwünscht waren. Die Firma McDonnell hat jeweils Angebote über eine Fertigung von 100, 200 und 300 Stück eingeholt und den Preisvergleich auf der Basis der höchsten Stückzahl, nämlich 300, durchgeführt.

Unrichtig ist auch, daß fast alle Angebote der deutschen Firmen um 2 % bis 100 % höher als die der amerikanischen Konkurrenz lagen. In einigen Positionen waren die deutschen Firmenangebote sogar preisgünstiger als die der US-Firmen, das höchste deutsche Angebot lag jedoch 90 % über dem billigsten US-Angebot. Im allgemeinen befand sich die US-Industrie im Falle des Phantom-Programms trotz höheren Lohnniveaus in einer günstigeren Position, soweit US-Firmen bereits an der bisherigen Fertigung dieses mit einer Stückzahl von rd. 3 500 Flugzeugen gelaufenen Programms teilgenommen haben.

6. Welche Höhe haben die von der Bundesregierung bis jetzt gezahlten oder der deutschen Flugzeugindustrie zugesagte Direktsubventionen erreicht, durch die den Firmen Preissenkungen ermöglicht wurden, so daß sie amerikanische Aufträge erhalten konnten?

Das BMVtdg hat der deutschen Industrie bisher Direktsubventionen bis zu 25,1 Mio. DM zugesagt.

7. Ist es zutreffend, daß die amerikanischen Auftraggeber gegenüber der deutschen Flugzeugindustrie darauf bestehen, alles Material selbst zu liefern, so daß den deutschen Auftragnehmern nur die Arbeitsstunden bezahlt werden? Ist es weiterhin zutreffend, daß dadurch Transportkosten für die Rohmaterialien in Höhe von vier bis fünf Mio DM entstehen, die ebenfalls von der Bundesregierung bezahlt werden? Wie hoch sind gegebenenfalls die wirklichen Transportkosten?

Die amerikanischen Auftraggeber bestehen nicht darauf, das für die Fertigung der Teile benötigte Material selbst zu liefern. Richtig ist vielmehr, daß die deutschen Flugzeugzellenfirmen

die Firma McDonnell gebeten haben, das Material für sie zu beschaffen, da die Firma McDonnell über preisgünstigere Beschaffungsquellen in den USA verfügt als die deutsche Industrie. Die Verwendung von deutschem Material war nicht möglich, da es erst in einem zeitraubendem Verfahren seitens der US-Behörden hätte zugelassen werden müssen.

In dem Betrag von 25,1 Mio. DM sind die Materialtransportkosten enthalten. Diese werden von den beteiligten Firmen auf ca. 5 Mio. DM geschätzt. Über die tatsächlich anfallenden Kosten können zur Zeit noch keine genauen Angaben gemacht werden.

Schröder